

neri di imbarazzi: il primo che non troverà neppure il vestito adatto per presentarsi a quello che si chiama il banchetto ferroviario; il secondo, che, a suo tempo, si faranno valere quelle ragioni di convenienza per cui la poveretta dovrà cedere il passo alle sorelle ben vestite e meglio pasciute.

Dette queste poche cose, vengo al fatto brevissimo ed è questo.

Nella legge di Basilicata si ebbe in mira di unire il cuore della Basilicata col mare Adriatico, unire cioè la linea del Basento e per essa, Potenza con Bari. La linea studiata e proposta per raggiungere questo scopo fu quella che incomincia da Ferrandina e passando per Matera ed Altamura va a Grumo Appula.

E questo tracciato fu sancito dalla legge 31 marzo 1904. Di esso una parte corre sul territorio di Basilicata, un'altra in terra di Bari.

Ora proprio in terra di Bari nascono appetiti svariati, desideri disordinati; ad ovest, ad est, a nord e a sud. Tutti quattro i punti cardinali si sono scatenati per avere una linea propria, e ciascuno dice che quella sia la migliore ed accampa preferenze e dritti, dimenticando che lo scopo è di riunire la Basilicata al mare e che la legge ha fissato il tracciato che parve il più opportuno.

Intanto l'esperienza precedente ci fa essere timidi che queste agitazioni possano essere occasione o pretesto a nuovi ritardi e poichè c'è un tratto di ferrovia che da Altamura va a Matera e Ferrandina, il quale è fuori discussione, io invoco l'immediata costruzione di questo tratto. Sul resto a noi non lice interloquire, perchè riguarda gl'interessi della provincia limitrofa, e lasciamo che i capponi di Renzo si becchino fra di loro. Un saggio l'abbiamo avuto nell'animata e gentile discussione, a cui testè qui abbiamo assistito.

Per ora è solo per quel primo tratto, che è indiscusso, che nessuno mette in forse, che mi piacerebbe di sentire dalla voce del Governo una parola di affidamento che presto si metterà mano alla sua costruzione. Esso non offre alcuna difficoltà tecnica, per esso il progetto definitivo è pronto; e così il Governo avrà soddisfatto a tre voti solennemente pronunziati dal Consiglio provinciale di Basilicata che gli riconoscevano il dritto alla preferenza su tutte le altre linee nostre, e così verrebbe eliminata la grande anomalia che Matera, capoluogo di

circondario, e che già fu capoluogo di quella vasta provincia larga quanto tutta la Toscana, si trovi nelle condizioni del pipistrello, al quale ora si attribuivano le qualità di uccello, ora quelle di topo.

PRESIDENTE. Badi che ella comincia a mancare alla promessa di essere breve (*ilarità*).

RIDOLA. Ho finito, signor Presidente.

Infatti fu approvato dalla Camera un progetto che riguardava i capoluoghi di circondario e le loro comunicazioni. In quel caso non si volle tener conto di noi e Matera non ebbe i benefici degli altri capoluoghi di circondario perchè noi, si disse, eravamo stati già contemplati in una legge speciale. La legge che discutiamo dovrebbe questa volta favorirci e sarebbe ingiustificato ogni altro ritardo.

Io prego l'onorevole ministro di darci una parola di affidamento per la pronta costruzione di questo tratto.

Nè si dica che io abbia voluto oggi proiettare sulla Camera l'ombra del mio piccolo campanile.

Signori, la questione del Mezzogiorno, tutti lo riconoscono, è quistione nazionale, è quistione di consolidamento dell'unità d'Italia. Io non appartengo alla categoria dei superuomini, i quali negano alle vecchie favole ogni gran senso morale ed intellettuale, e bisogna rammentare che il fortissimo Achille era vulnerabile nel suo tallone e là fu ferito; (*Bravo!*) bisogna rammentare che un certo colosso enorme di bronzo aveva i piedi di creta e per questo cadde e s'infranse. Per obbedire al Presidente che m'impone la brevità, lascio che lor signori tirino la morale della favola. (*Si ride — Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mendaja.

MENDAJA. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, che con mirabile discorso espone, nella seduta del 12 marzo di quest'anno, la politica ferroviaria del Governo, ebbe per la Basilicata parole che ci parvero assai confortanti, allorchè annunciò alla Camera che « lo Stato deve adempiere gl'indeclinabili impegni assunti con la legge del 31 marzo 1904 per le ferrovie della Basilicata, la cui spesa era prevista in lire 50,200,000, ma che i nuovi studi fanno ascendere a ben 90 milioni ».

I nostri cuori si aprirono, con tale linguaggio, alle più larghe speranze; e tutti i rappresentanti politici della Basilicata, che